

Acta Hispanica (2020) Supplementum II: 231-248

A CIDADE E O MAR: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

ALESSANDRA DE FIGUEIREDO TARCSAY

Universidade Federal Fluminense

JEANCEZAR DITZZ DE SOUZA RIBEIRO

Centro Universitário La Salle do Rio de Janeiro

Resumen: ¿Qué significaría vivir en ciudades diseñadas para fomentar sentimientos de conexión con el océano? Cómo deberían las ciudades costeras anticipar su planificación dado el cambio climático generalizado y el aumento del nivel del mar en el planeta? Beatley (2014) cree que la relación entre el desarrollo urbano y el océano necesita ser repensada. En este contexto, se observa que varias regiones portuarias se sometieron a procesos de revitalización. La ciudad de Río de Janeiro, con el proyecto Porto Maravilha fue uno de ellos, esta intervención sufrió numerosos cambios durante su proceso de implementación que cuestionaron el papel real de esta gran operación urbana y cuál sería su preocupación con su bahía.

Palabras clave: ciudades costeras, regiones portuarias, procesos de revitalización, Rio de Janeiro, Porto Maravilha.

Abstract: What would it mean to live in cities designed to foster feelings of connection to the ocean? How should coastal cities anticipate their planning given the widespread climate change and rising sea levels on the planet? Beatley (2014) believes that the relationship between urban development and the ocean needs to be rethought. In this context, it is observed that several port regions underwent revitalization processes. The city of Rio de Janeiro, with the Porto Maravilha project was one of them, this intervention underwent numerous changes during its implementation process which brought into question the real role of this grand urban operation and what would be its concern with its bay.

Keywords: Coastal Cities, Port Regions, Revitalization Processes, Rio de Janeiro, Porto Maravilha.

1. A cidade e o mar: desenvolvimento econômico na Região Portuária do Rio de Janeiro

O mar, desde a antiguidade, serviu como espaço de interação entre os povos, é algo comum a todos e grande responsável pela afirmação territorial atual. Os portos, como centro de negócios, geram fluxos de movimentação financeira, tanto interna quanto externa e essenciais na evolução do mundo moderno (Polónia–Antunes, 2016).

Composto por um complexo sistema de forças econômicas, políticas, sociais e culturais, os portos eram as portas de entrada não somente para outros povos, mas também para suas áreas centrais. Agentes ativos da modernização, por sua complexa

estrutura operacional, com armazéns e arsenais de proteção. O fluxo de pessoas na área era intenso, com riqueza de troca de experiências vividas pois seus usuários poderiam ser fixos (moradores e trabalhadores locais) e transitórios (trabalhadores vindos de diversas partes do mundo) (Honorato, 2011).

Ao longo do tempo – junto com a formação da própria cidade – foi se desenvolvendo uma “comunidade portuária”, ou seja, um conjunto heterogêneo de pessoas dentre os negociantes (grandes e pequenos), donos de negócios ligados a alimentação, hospedagem, entretenimento, bem como operários portuários (estivadores, arrumadores, mestres etc.), operários, comerciários, trabalhadores avulsos, biscateiros. Enfim, toda gama de pessoas que depende, direta ou indiretamente, da atividade portuária e varia historicamente [...] Embora tendo uma variada gama de diferenças internas, e possível, no entanto, perceber-se certa identidade quando são comparadas várias comunidades portuárias, inclusive de países diferentes, haja vista as redes de sociabilidade construídas pelos marinheiros (Honorato, 2011: 124).

O modo dos povos se agruparem formam espaços gerados pelo homem, e são eles que moldam as relações e diferenciações da cidade. Massey (2008) observa que a evolução do espaço urbano está associada com a história local ao longo dos anos. Precisa ser avaliado de maneira contínua, e não por uma sucessão de recortes.

Um espaço estruturado com diferenças socioeconômicas, preconceitos raciais, geografia de relações de mercado geram desigualdades causadoras de sérios problemas nas grandes metrópoles. Rosendahl e Corrêa (1998) definem a cidade como uma intensa rede de relações, com diversos processos de identificação. Halbwachs (2006) acrescenta que a memória apresenta uma relação direta entre sociedade e pensamento, sendo social e coletiva.

O espaço jamais poderá ser essa simultaneidade completa, na qual todas as interconexões já tenham sido estabelecidas e no qual todos os lugares já estão ligados a todos os outros (Massey, 2007: 32).

Carvalho Santos e Dias Coelho (2009: 285), afirmam que as comunidades marcam seus espaços com elementos que a representam, então, locais com vasta riqueza histórica, com suas diversas camadas temporais sobrepostas ao longo dos anos, isso e ainda mais forte. Os atuais projetos de revitalização dos espaços urbanos, principalmente em regiões portuárias, que não respeitam as características locais, e sim aspectos de reestruturação globalizado, correm sérios riscos de naufragar.

Aproximadamente 2/3 da população mundial vive atualmente a menos de 50km do mar, conforme dados da ONU. O Brasil, em sua faixa litorânea, apresenta uma população de aproximadamente 50 milhões de pessoas, ou seja, 1/4 dos habitantes moram em

municípios da zona costeira, dados do IBGE (2011), e o município do Rio de Janeiro é a segunda maior metrópole urbana litorânea da América Latina, abaixo somente de Buenos Aires (Nobre, 2011).

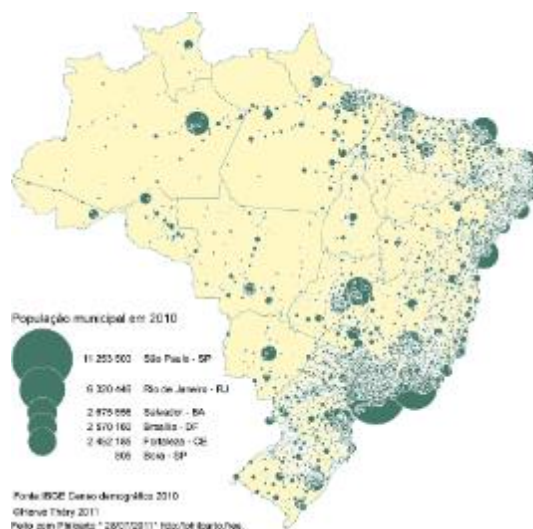


Figura 1: Distribuição Populacional Brasileira - 2017 (Fonte: IBGE DOU (2017)
<https://journals.openedition.org/confins/12389>)

Como cidades costeiras deveriam prever seu planejamento visto as extensas mudanças climáticas e o aumento do nível do mar no planeta? Beatley (2014) acredita que a sociedade moderna não tem consciência da dependência dos recursos do oceano, mesmo com a dependência da extração de petróleo e gás, de compostos medicinais derivados de criaturas do mar, continua sendo um ambiente desconhecido, estando perto e muito longe ao mesmo tempo, pois não vemos com nossos próprios olhos o quanto sofre atualmente. O ambiente urbano precisa interagir significativamente com o oceano, como a construção de instalações adequadas para inspirar o maior entendimento das formas marinhas, serviços voluntários relacionados aos oceanos, uma pesquisa patrocinada pelo governo com legislação adequada a saúde marinha.

Uma pesquisa da Universidade Exeter, atesta que tem consciência dos benefícios terapêuticos do mar, da importância da proximidade com ele (Depledge e Bird, 2009; Wheeler *et al.*, 2012). Se esse é o caso, por que tão pouco cuidado? A conscientização é essencial e somente será alcançada com programas educacionais adequados para que a atual realidade frente aos problemas ambientais não piore ainda mais. A sociedade caminha na contramão e cada cidadão deveria entender seu papel, e assim auxiliar no problema da elevação da temperatura; no aumento do nível do mar, gerando inundações nas áreas litorâneas e desertificação em algumas regiões, na ruptura da camada de ozônio;

no aumento de gases poluentes; no desmatamento; na poluição das águas (rios e oceanos). Logo, se o modo de “usar” os recursos aquáticos oferecidos pelo planeta não mudar, o modo de vida como conhecemos irá acabar.



Figura 2: O lixo na orla e no mar (Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/lixo-na-baia-de-guanabara-ainda-suja-imagem-do-museu-do-amanha-19200135>)

Em 1961 precisávamos apenas de 63% da Terra para atender as demandas humanas. Em 1975 já necessitávamos de 97% da Terra. Em 1980 exigíamos 100,6%, portanto, precisamos mais de uma Terra. Em 2005 já atingíamos a cifra de 145% da Terra. Quer dizer, precisávamos de quase uma Terra e meia para estar à altura do consumo geral da humanidade. Em 2011 nos aproximamos a 170%, portanto, próximos a dois planetas Terra. A seguir este ritmo, no ano 2030 precisaremos de pelo menos três planetas Terra (Boof, *apud* Barbult, 2011: 418).

O estudo da terra, do território e do continente juntamente com os impactos dos oceanos e das dinâmicas marítimas pertence a história ambiental. O modo de colonização dos espaços levou a maciça destruição de habitats costeiros, juntamente com o esgoto jogado, as pescas abusivas e as alterações climáticas.

A questão permanece, então, o que é a História Ambiental? É o estudo do ambiente em si e sua evolução? É o estudo dos fenômenos ambientais como inundações, mudanças climáticas, tufões, terremotos e secas em seres humanos, ou é o estudo do impacto da dinâmica humana sobre o meio ambiente? Nesta discussão, para a qual não há respostas únicas, uma coisa parece certa: o conceito de ambiente implica conexões necessárias com a

dinâmica humana. O meio ambiente é em si uma categoria histórica. Meio Ambiente não é igual à “Natureza” ou “Ecossistema”: implica natureza e ecossistemas como estrutura de ação humana (Polónia, 2016: 39).



Figura 3: O lixo na Baía de Guanabara em maio de 2019

(Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/a-ilha-de-lixo-na-baia-de-guanabara-23637111>)

Polónia (2018) afirma que dentro das transformações urbanas ocorridas em regiões portuárias precisam entender e respeitar seu modelo de construção. Como ilustra a tabela abaixo, o porto precisa atender aos quatro fatores listados, conexões políticas locais, planejamento urbano adequado e às constituições geoeconômicas e geomorfológicas. Sem uma política de governança urbana e ambiental precisa e clara, a sociedade, seu patrimônio, sua cultura, sua religião e sua economia serão afetados. Sem uma integração adequada, a problemática atual pode, inclusive, piorar.

Conexões políticas		Constituições geoeconômicas
	PORTO	
Constituições geomorfológicas		Planejamento Urbano

Figura 4: Modelo de Construção Portuária

(Fonte: Autora, 2019, baseado na apresentação de Polónia, 2018)



Figura 5: Linhas de Investigação Políticas – Cidades e Portos
(Fonte: Autora, 2019, baseado na apresentação de Polónia, 2018)

A partir do século XX, os portos e as cidades se separam e se desenvolvem separadamente. O processo evolutivo das atividades marítimas levou a uma menor demanda de profissionais, gerando o abandono e a degradação da região. O quadro atual é complexo. A cidade-porto, que por vários anos serviu como uma praça de negociação, está submetida a pressões dos horizontes terrestre e marítimo e corre riscos de ser transformada em um mero espaço transitório com projetos de reestruturação voltados muito mais para o fator turístico do que aos moradores locais geram a gentrificação do espaço. Como o porto deve funcionar nessa nova realidade? (Monié – Vasconcelos, 2019).

2. Região Portuária do Rio de Janeiro

No desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, o mar apresenta uma forte influência na ocupação territorial. O litoral do Rio possibilitou que embarcações parassem próximas à costa, facilitando o embarque/desembarque de produtos. Trabalhadores eram necessários para essa tarefa, como oferecer alimentos, água e pólvora para os navegadores, levando a formação gradativa de um forte grupo de comerciantes. Outra função foi para guarda e defesa, sendo de vital importância para a infraestrutura militar junto às feitorias, aos fortes, entre outros. Com o tempo uma comunidade portuária se estabeleceu no local (Honorato, 2011).

A vinda da corte portuguesa em 1808 alterou, gradativamente, o papel inicial dos portos brasileiros. Honorato (2011) cita as preocupações de Dom João em “estimular o desenvolvimento dos transportes, de uma manufatura de construção naval e a melhoria dos chamados portos nativos”. Com a abertura dos Portos, em 28 de janeiro de 1808, navios de várias nacionalidades passaram a circular livremente, representando o fim do monopólio comercial português. Esse fato gerou diversas mudanças de função, mas de início não gerou muitas preocupações em reformas portuárias, pois seu crescimento não foi expressivo até, aproximadamente, 1850. Na segunda metade do século XIX, o quadro muda, e em 13 de outubro de 1869, decreto número 1746, o primeiro dispositivo legal voltado para como os portos brasileiros devem ser construídos.

O Rio comandava, no final do século XIX, as atividades portuárias brasileiras e, ao redor, um colar formado de empresas voltadas ao comércio, serviço e indústria. A primeira grande mudança na região portuária foi durante o governo de Pereira Passos, quando ocorreram modificações marcantes, tais como a implantação do bonde elétrico, a construção do Teatro Municipal, a demolição dos cortiços, a abertura da Avenida Central (atual Rio Branco) (Abreu, 2013).



Figura 7: A abertura da Avenida Central (Fonte: <http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/469-rio-de-passos-de-tumulo-de-europeu-a-cidade-maravilhosa>, 2019)



Figura 8: Avenida Central, logo após a reforma Pereira Passos (Fonte: <https://transversos.wordpress.com/tag/pereira-passos>, 2019)

As mudanças urbanísticas de Pereira Passos ficaram marcadas pelo aterro com pedaços do Morro do Castelo e deslocamento da operação para o Caju, com pontos de atracação mais modernos (Rabha, 2006).



Figura 9: Traçados da reforma de Pereira Passos (Fonte: <https://cristovao1.wordpress.com/tag/lapa>, 2017)

A obra do porto foi a maior realizada no início do século XX, com a retificação do litoral da região, onde antes existiam pequenas enseadas, baías e manguezais. A preocupação da época era o montante de ocorrências de doenças como a gripe espanhola, a malária, junto aos portos, como em Santos, que sofreu uma interdição em suas operações. A região era muito estrangulada, não suportando as grandes embarcações. Houve pouca preocupação com a população local, numerosa no início do século XX, que ocupava os morros (favelas), como a da Providência, a primeira do município (Santos, 2011).



Figura 10: Área de aterro na região portuária com suas diversas camadas temporais (Fonte: Projeto Porto Maravilha, 2017)

A região se transformou por completo, ficando conhecida como a “era das demolições”, e, no local, a maior preocupação foi com a abertura de vias e o alargamento de outras. Mesmo assim, o elo com a população afrodescendente continuou forte, apresentando, até os tempos atuais, uma quantidade alta de moradores negros (Santos, 2011).

As instalações do Cais da Gamboa, a grande obra portuária do início do século XX, com 3.150m, 20 berços, calado de 7 a 10.30m, com 18 armazéns “internos” com 60.000 m² e 16.000 m² de área descoberta, ficaram defasadas frente aos conceitos mais modernos de operação e logística portuária (Rabha, 2006: 252).



Figura 11: Instalações do Cais da Gamboa

(Fonte: Museu do Amanhã – O Porto do Rio e a construção da alma carioca)

Em 1965, eram citadas 830 firmas comerciais atacadistas situadas na área central e em sua periferia, ligadas direta ou indiretamente ao porto. A análise da operação portuária, apontava, àquela época, uma importância das importações, sobretudo carvão para a usina siderúrgica de Volta Redonda (90% do total importado), óleo para a refinaria de Duque de Caxias, além de trigo. No que diz respeito à exportação, o café e o minério de ferro eram os responsáveis pelo consumo de grandes espaços para estocagem, demandando instalações próprias (Rabha, 2006: 251).

A década de 70 foi caracterizada pelo isolamento da área aos demais bairros da cidade, permitindo a preservação das marcas indenitárias locais. Em 1980, o Rio já tinha 9 milhões de habitantes, sendo que há trinta anos era algo em torno de 2,5 milhões. Os anos 80/90 foram quando a questão da memória entrou na pauta dos assuntos da

sociedade brasileira redemocratizada, “desde então percebe-se a valorização da zona portuária como um lugar de memória estratégico para a identidade carioca, ao mesmo tempo em que novos planos da «modernização» foram apresentados pelo poder público” (Santos, 2011).

Com a mudança da capital para Brasília, o Rio passou a ser a capital do estado da Guanabara, e planos urbanísticos grandiosos foram lançados por Carlos Lacerda, primeiro governador eleito. A segregação foi ficando cada vez maior, onde a população mais privilegiada vivia em locais com infraestrutura básica e equipamentos de consumo e lazer próximos.

Um século depois, as transformações sofridas nas regiões portuárias ao redor do mundo trouxeram um outro cenário para o porto do Rio. As estruturas tradicionais consolidadas, antes necessárias, foram substituídas por contêineres e na nova logística dos transportes. Alguns locais se readaptaram, tais como Las Palmas, Santos. Outros foram abandonados, tais como Lisboa, Barcelona e Recife, assumindo novos usos e sua função inicial transferida para outro lugar (Honorato, 2011).

No caso do Rio, tem-se a seguinte condição, ainda operante, mas ineficiente para as novas demandas do setor, “[...] o calado da baía (aproximadamente 10m, podendo, com muito esforço e dragagem, chegar a aproximadamente 13m) é um limitador para as operações dos grandes graneleiros e petroleiros”. Um alto investimento foi feito em oleodutos para abastecer a refinaria de Duque de Caxias, localizada na Baía de Guanabara (Honorato, 2011).

A evolução do restante da cidade fez da região portuária uma importante área de circulação de pessoas e mercadorias (1,5 milhões/dia), dificultando a movimentação dos contêineres. Desde 1970, houve o investimento em construir um novo porto em Itaguaí, por acreditar no fim das operações no porto do Rio. Com isso, a área entrou em estado de abandono.

Em aproximadamente vinte anos, negociações e debates a respeito dos novos projetos portuários do Rio foram realizados. Em 2001, houve a primeira tentativa da Prefeitura em criar um plano de operação financiado, no qual ocorreram algumas obras, como a Cidade do Samba.

De acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro, num processo de médio a longo prazo, foram liberadas as orlas dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, do Armazém 1 até o 18, visando revitalizar tais áreas. Tal decisão permitiu a definição do tipo de planejamento territorial pelo Município, levando ao Projeto Porto Maravilha.



Figura 12: Área de implantação do projeto Porto Maravilha
(Fonte: Adaptado do Projeto de Lei da AEIU Porto do Rio)

2.1. O Porto de Paes

O município do Rio de Janeiro, pelo fato de ter sido eleita, em 2007, a sede dos Jogos Olímpicos de 2016, passou por novas e intensas transformações urbanas, visando atender as exigências do Comitê Olímpico Internacional (COI). A região portuária foi uma das áreas mais afetadas. Arendt (2007) afirma que as práticas globais se repetem e materializam no espaço em discursos homogêneos, como seria numa região com elevada riqueza histórica e suas diversas camadas temporais.

Mudanças ao plano diretor de 1992 foram realizadas na região portuária em 2009, pela lei complementar número 101. Logo, foi-se instituído a Operação Urbana Consorciada (OUC) do Porto do Rio de Janeiro, na qual visava promover um plano urbanístico flexível, com concessões beneficiadas, o recebimento de contrapartidas e a participação da sociedade. Por conta disso, a OUC recebe o título de “empreendimento urbano”.

Uma Parceria Público – Privada (PPP), onde o pagamento do privado é feito por contraprestações públicas, foi estabelecida. Assim, com a criação da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), ela tornou-se a gestora da prefeitura na OUC Porto Maravilha. A CDURP tem o papel de articular os órgãos públicos e privados com a Concessionária Porto Novo.



Figura 13: Região Portuária antes da Intervenção
(Fonte: Antigas Imagens Aéreas do Google – acervo pessoal)

As reformas viárias foram intensas, como a demolição da Perimetral, onde ela foi substituída por duas vias arteriais: a via Binário e o túnel Marcelo Alencar. A ideia inicial era demolir a Perimetral até a Praça Mauá, onde o túnel se emergiria e a própria Perimetral continuaria como o principal acesso ao Gasômetro. Com essa alteração, surgiu-se a Orla Conde, ligando a Praça Mauá ao AquaRio.



Figura 14: Região Portuária – Via Binário e Orla Conde
(Fonte: Adaptado do Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2017)

Além disso, a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) foi proposta para a região. O sistema somente nesse ano foi integrado a todos os modais de transporte público, antes era somente aos ônibus municipais. O valor da tarifa é alto, o mesmo que da passagem de ônibus, o que dificulta o transporte de pessoas de renda mais baixa. Atualmente, somente duas linhas funcionam, bem abaixo das 6 linhas propostas inicialmente, sendo usado praticamente por trabalhadores em sua hora de almoço. Franco (2017) afirma que 45% dos passageiros pegam o VLT entre 11h e 15h. Pelo fato das suas obras ainda não terem acabado, fica difícil avaliar no momento se seu uso será sucedido ou não (Tarcsey–Carvalho, 2017).

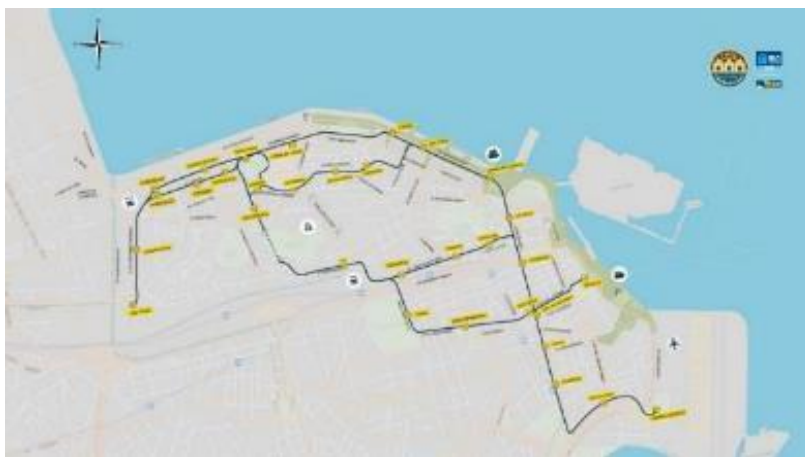


Figura 15: Mapa Região Portuária – Trilhos do VLT
(Fonte: Adaptado do Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2017)

A região apresenta diversas estruturas e monumentos voltados ao turismo, tais como o Museu de Arte do Rio (MAR), Museu do Amanhã e AquaRio. Sem o apoio comercial, residencial e social, acaba que não são criadas ligações que moldam o espaço. Acreditavam-se que os Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs) estimulariam o setor privado a investir na área. Entretanto, nenhum plano financeiro foi ainda apresentado e executado.



Figura 16: Região Portuária – Pontos Culturais
(Fonte: Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2016)

Nos tempos atuais, há uma grande valorização do monumento como um bem cultural, sendo tratados como pequenos parques temáticos e atraindo diversos turistas de diferentes regiões, ocasionando numa gentrificação do local, de acordo com Mezentier, Moreira (2014, 46-49). Tal cenário só foi possível ter se tornado realidade por causa da desapropriação da população local da área, acarretando nessa atração do “público consumidor”.

Processa-se a desconstrução da paisagem considerada “desqualificada” ou “decadente” em nome de uma nova paisagem criada, esta sim “up to date” e portadora dos signos e símbolos prezados no âmbito da valorização imobiliária. Assim, poderíamos nos perguntar de onde vêm os valores de paisagem dominantes e porque segui-los. A quem agradam e por quê (Mezentier e Moreira, 2014: 48).

Ou seja, o estabelecimento de uma “cidade atração” não preserva a região, e sim, apenas aproveita da história e beleza dos patrimônios existentes e as moldam de acordo com seus interesses (Sant’Anna, 2017).

Por causa da grave crise econômica que assola o país de uma certa forma, não houve os investimentos esperados. Assim, torna-se possível ver regiões urbanas vazias, com torres isoladas e de pouco uso. A crise foi benéfica para a região portuária, pois não permitiu a construção de vários edifícios na orla, nos quais bloqueariam visão de antigos e tradicionais edificações.



Figura 17: Região Portuária – Pontos Culturais (Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2016)



Figura 20: Região Portuária – projeto Porto Cidade (Fonte: Informativo dos Portos, 2013)

Como o espaço é o entrecruzamento de trajetórias e histórias, é preciso entender as relações sociais, econômicas e culturais de um local como afirma Massey (2008: 33). Sem esse entendimento, projetos de reestruturação, como o Porto Maravilha, que alteram a identidade local, correm sérios riscos de naufragar.

Referências bibliográficas

- Abreu, Mauricio (2013). *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Instituto Pereira Passos, 4ª edição.
- Almeida Júnior, Wanderson Guimarães de (2017). *Tempos e escalas: a interface de projetos urbanos com a cidade consolidada, o caso da Região Portuária do Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado em arquitetura e urbanismo. Niterói: UFF.
- Arendt, Hannah (2007). *A Condição Humana*. Tradução de Roberto 10. Ed. Raposo. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária.
- Beatley, Timothy (2014). *Blue Urbanism: Exploring Connections Between Cities and Oceans*. Washington, DC: Island Press.
- Carvalho Santos, Thereza Christina – Dias Coelho, Carlos (2009). O Capital Genético das redes de Espaço Público: mutações e persistências. In: *Seminário Internacional de Ordem, Desordem e Ordenamento*. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU 284-303.
- Depledge, Michael – Bird, William (2009). The Blue Gym: Health and Wellbeing From Our Coasts. *Marine Pollution Bulletin*, 58. 947-948.
- Franco, Luiza (2017). Incompleto após um ano, VLT do Rio vira transporte do horário do almoço. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/06/1890862-apos-um-ano-vlt-vira-transporte-do-horario-do-almoco-para-os-cariocas.shtml>>, acesso em 29/07/2017.
- Halbwachs, Maurice (2006). *A Memória Coletiva*. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Ed. Centauro.
- Honorato, Cesar – Montuano, Thiago (2015). O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Revista Acervo* 28(1). 144-158.
- Honorato, Cesar (2011). Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro. In: Gonçalves dos Santos, Flávio (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, Editora da UESC. 123-144.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2011). *Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil* / IBGE, Diretoria de Geociências. Convênio: IBGE e a Comissão Interministerial para Recursos do Mar. Rio de Janeiro: IBGE.
- Massey, Doreen B. (2008). *Pelo Espaço: uma nova política de especialidade*. Tradução Hilda Pareto e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil.
- Monié, Frédéric – Vasconcelos, Flavia Nico (2012). Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins. Revue Franco-Bresillienne de Geographie*. *Revista Franco-brasileira de Geografia*, 15. <https://journals.openedition.org/confins/7685>.

- Nobre, Carlos (2011). *Megacidades, Vulnerabilidades e Mudanças Climáticas: Região Metropolitana do Rio De Janeiro. Relatório Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. São José de Campos, SP: INPE.
- Polónia, Amélia (2018). *Cultura, Espaço e Memória*. Disponível em: <http://www.citcem.org/>, acesso em: junho 2018.
- Polónia, Amélia – Antunes, Cátia (2016). *Seaports in the First Global Age. Portuguese agents, connections and networks*. Porto: UPorto Edições.
- Rabha, Nina Maria de Carvalho Elias (2006). *Centro do Rio: perdas e ganhos na história carioca*. Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ.
- Rosendahl, Zeny – Côrrea, Roberto Lobato (1998). *Paisagem, Tempo e Cultura*. Rio de Janeiro: EdUERJ.
- Sant’Anna, Márcia (2017). A cidade-atração: patrimônio e valorização de áreas centrais no Brasil dos anos 90. Salvador: EDUFBA-PPG-AU/UFBA.
- Tarcsay, Alessandra de Figueiredo – Carvalho, Thereza Cristina Couto (2017). AquaRio e Porto Maravilha: Fronteiras Projetuais, Mudanças e Incertezas. In: *Arquimemória 5. Encontro Internacional Sobre Preservação do Patrimônio Edificado*. Salvador, BA.